BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 5 listopada 1936 r. | NR. 30

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Sytuacja gospodarcza okręgu Izby Przemysłowo-Handl. w Gdyni na tle sytuacji gospodarczej ogólnej

(przemówienie prezesa p. Stanisława Tora na plenarnym zebraniu w dniu 30 10 br.)

Biorąc za podstawę pierwsze półrocze r.b. (późniejszych danych cyfrowych brak) należy stwierdzić, iż w rzędzie 35 państw świata, posiadających 85 proc. obrotu w handlu międzynarodowym, 27 państw zwiększyło obroty w eksporcie i 26 w imporcie. W liczbie tych państw Polska wykazuje w eksporcie wzrost o 9,32 proc. w stosunku do obrotów tego samego okresu roku zeszłego i w imporcie wzrost o 10,15 proc., zajmując pod względem zwiększenia obrotów pośród państw europejskich jedno ze środkowych miejsc. Coprawda wzrost w imporcie jest większy niż w eksporcie i przez to samo dodatnie saldo bilansu handlowego wykazuje tendencję ku zmniejszeniu, niemniej jednak wzrost importu, odnoszący się głównie do surowców, niezbędnych dla przemysłu, świadczy o ożywieniu tempa obrotów gospodarczych w kraju, a równocześnie o wzroście udziału naszego w obrotach międzynarodowych.

Ostatnio dokonana dewaluacja franka francuskiego, a za nią florena holenderskiego, franka szwajcarskiego, lira włoskiego i wreszcie korony czeskiej, uważana jest w niektórych kołach międzynarodowych za zjawisko, mogące przyczynić się do dalszego ożywienia wymiany międzynarodowej. Zapatrywania takie są w dużym stopniu usprawiedliwione.

Zarządzenia dewaluacyjne wspomnianych państw odezwały się głośnym echem w całej Europie, wywołując i w Polsce różnorodne zdania co do konsekwencyj, jakie u nas zarządzenia te mogą wywołać. Nie wdając się w szczegółowe rozważania na ten temat, stwierdzić należy, że tak warunki wewnętrzne jak i zewnętrzne, które skłoniły wymienione państwa do przeprowadzenia dewaluacji, nie zaistniały u nas, również i stosunki handlowe nasze z tymi państwami nie odgrywają takiej roli w naszych obrotach ogólnych, aby wytworzona nowa sytuacja mogła nam poważnie zaszkodzić i skłonić do zmiany dotąd zajmowanego stanowiska. Przeciwnie — fakt, że gros naszych obrotów handlowych dokonywane jest z państwami, które dewaluację już poprzednio przeprowadziły, przemawia za zachowaniem dotychczasowej linii w zakresie naszej polityki walutowej, zwłaszcza, że tego wymagają również nasze wewnętrzne warunki gospodarcze. To też wyraźne kilkakrotne oświadczenia Rządu w tej sprawie znalazły jednomyślną aprobatę i zrozumienie w odpowiedzialnych sferach gospodarczych, zgrupowanych w samorządzie przemysłowo - handlowym, jak również u szeregu wybitnych ekonomistów.

Nie tylko w zakresie obrotów w handlu zagranicznym, lecz i w gospodarczej sytuacji wewnętrznej Polski nastąpiło w okresie sprawozdawczym polepszenie. Zostało to stwierdzone z całą obiektywnością podczas konferencji informacyjnej, zwołanej z inicjatywy wicepremiera Kwiatkowskiego w połowie ubiegłego miesiąca, w której, na zaproszenie pana Wicepremiera, brałem udział. Nie będę Panom powtarzał znanych z enuncjacyj

publicznych szczegółów tej konferencji, pragnę jedynie stwierdzić, że dane, zawarte w wygłoszonych referatach, znalazły należyte zrozumienie u przedstawicieli sfer gospodarczych, a dyskusja, jaka się na konferencji tej wywiązała, na ogół potwierdziła wyłuszczone przez przedstawicieli Rządu poglądy na sytuację ogólną.

Poprawę w sytuacji gospodarczej naszego okręgu izbowego miałem możność stwierdzić osobiście podczas parokrotnych odwiedzin niektórych obiektów przemysłowych w okręgu izbowym. Na poprawę tej sytuacji w przemyśle wpłynęły powolny wzrost cen produktów przemysłowych, wstrzymanie akcji obniżania cen wyrobów przemysłowych drogą administracyjną i wreszcie poważne ograniczenia importu towarów zagranicznych, które były do pewnego stopnia konkurencją dla przemysłu krajowego. W rezultacie niektóre zakłady przemysłowe w okręgu Izby, jak nam sygnalizuje Bydgoszcz, zdołały podnieść swą zdolność produkcji o 50 proc., przy czym w poszczególnych wypadkach zdolność ta sięga 100 proc. wykorzystania. Tym niemniej zaznaczyć należy, że poprawa sytuacji przemysłu mogłaby być jeszcze znaczniejsza, gdyby dało się usunąć szereg poważnych przeszkód natury organizacyjnej, zwłaszcza w zakresie importu surowców zagranicznych niezbędnych dla należytego funkcjonowania wielu przedsiębiorstw przemysłowych okręgu Izby. Przedsiębiorstwa przemysłowe okręgu izbowego uskarżają się szczególnie na przewlekłą procedurę załatwiania ich wniosków o przywóz surowców względnie narzędzi zagranicznych, niezbędnych dla należytego funkcjonowania tych przedsiębiorstw.

Innego rodzaju trudności przeżywa przemysł przy wywozie towarów swej produkcji. Tu zwłaszcza wchodzą w rachubę formalności przy uzyskiwaniu zaświadczeń wywozowych lub świadectw rozrachunkowych na wywóz, przy czym daje się zwłaszcza wyczuwać niezmiernie skomplikowany aparat instytucyj upoważnionych do wystawiania tego rodzaju zaświadczeń względnie pozwoleń.

W związku z tym przemysł okręgu izbowego wysuwa dezyderat, aby wymagane przy wywozie formalności załatwiane były przez Izby Przemysłowo - handlowe, blisko stojące życia gospodarczego swych okręgów.

Co się tyczy sytuacji w handlu to i tutaj można zanotować pewne przejawy poprawy, aczkolwiek nie tak widocznej, jak w przemyśle. Poprawa ta poza tym w poszczególnych branżach handlowych jest niejednolita. O ile bowiem z jednej strony zanotowano pewne ożywienie w branży bławatniczo-konfekcyjnej, żelaznej i materiałów budowlanych, o tyle z drugiej strony w branżach kolonialnej, drogeryjnej i na razie opałowej obroty utrzymują się na poziomie roku zeszłego. Jednym z powodów tego dla handlu niepomyślnego zjawiska jest to, że rolnik pomorski nie wykazuje takiego wzrostu siły nabywczej, jakaby odpowiadała zwyżce cen produkcji rolniczej. Wytłumaczenie tego zjawiska znajdujemy częściowo w fakcie, że zbiory tegoroczne są w naszym okręgu o 20 — 25 proc. mniejsze niż w roku ubiegłym, co do pewnego stopnia osłabia rezultaty wzrostu cen produktów rolnych.

Jeśli chodzi o te ostatnie, to wzrost cen ułatwił rolnikom spłaty kredytów, zaciągniętych u kupców zbożowych na przednówku. Jednakowoż mimo wzrostu tych kredytów, kupiectwo branży zbożowej nie posiada, z uwagi na wspomnianą zwyżkę cen, odpowiednich kapitałów obrotowych i dlatego w dalszym ciągu odczuwa trudności w wykorzystaniu sprzyjającej koniunktury.

O ile chodzi o wypłacalność konsumentów, to pod tym względem stosunki utrzymały się na poziomie zadawalającym. Natomiast wypłacalność kupiectwa, importującego niektóre towary z zagranicy, uległa pogorszeniu. Powodem zmniejszenia wypłacalności tego kupiectwa wobec krajowych dostawców jest to, że zmuszone jest ono za importowany towar płacić gotówką, gdy tymczasem ze swej strony odczuwa brak dostatecznej pomocy kredytowej.

Wspomnieć jeszcze należy, że stosunki handlowe z Niemcami, na których ożywienie kupiectwo okręgu izbowego liczyło, w okresie sprawozdawczym nie tylko nie nastąpiło, lecz wręcz przeciwnie, obroty handlowe uległy poważnemu skurczeniu dzięki z jednej strony niemożliwości ulokowania na rynku polskim towarów niemieckich ze względu na ich wysokie ceny, a z drugiej strony ze względu na niezmiernie skomplikowany system rozrachunkowy, jak również ze względu na brak odpowiednich kredytów po obu stronach.

W dalszym ciągu na szczególną uwagę zasługuje zagadnienie czteroletniego planu inwestycyjnego, opracowanego przez wicepremiera Kwiatkowskiego, a omawianego w ogólnych zarysach na ostatniej konferencji informacyjnej. Zagadnieniem tym zajmowała się w ostatnich dniach grupa przedstawicieli naszych ciał ustawodawczych podczas wycieczki, której etapem było zwiedzenie szeregu obiektów, położonych w okręgu naszej Izby. Wymienię tu Państwową Fabrykę Dykt w Bydgoszczy, osady rolne w Pszczynie i Trzebieniu, wzorową mleczarnię w Przechowie, oraz tu w Gdyni budującą się halę targową i rzeźnię, port drzewny „Pagedu", nową chłodnię rybną i wreszcie wykańczany obecnie elewator zbożowy w porcie. Wszystkie te obiekty, posiadające poważne znaczenie gospodarcze, świadczą niewątpliwie o planowej akcji Rządu w zakresie inwestycyj, koniecz-

nych dla uaktywnienia życia gospodarczego kraju.

Rzecz oczywista, że konieczność akcji inwestycyjnej objąć musi szereg różnych dziedzin, mających m. in. doniosłe znaczenie bezpośrednie dla rozwoju naszego portu. Mam tu na myśli budowę kanału przemysłowego, o której wspomniałem już na pierwszym Plenarnym Zebraniu bieżącego roku, w styczniu. Niestety, akcja w tym kierunku, jak dotąd, pozostaje na martwym punkcie. Możnaby nawet powiedzieć, że mamy tu do czynienia jakby z błędnym kołem. Wszyscy są zgodni, że powstanie przemysłu w porcie jest „conditio sine qua non" jego dalszego rozwoju, niemniej jedni chcą przed rozpoczęciem budowy wiedzieć, jakiego rodzaju przemysł i w jakiej ilości ma wykorzystywać tereny, położone przy zaprojektowanym kanale, a inni znowu chcą widzieć kanał przedtem i następnie zorientować się, gdzie i jak będzie najdogodniej przy nim się rozlokować. Jasnym jest, że w tych warunkach na planową i szybką realizację sprawy uprzemysłowienia portu liczyć trudno. Wydaje się tymczasem, że jedynym racjonalnym rozwiązaniem byłoby powzięcie decyzji budowy kanału przemysłowego, znalezienie źródeł pokrycia związanych z tym kosztów, czy to z funduszów państwowych, czy też o ile z tego źródła jest to niemożliwe, ze źródeł prywatnych przy ewentualnym zainteresowaniu kapitału zagranicznego i wreszcie ustalenie warunków eksploatacji przystosowanych terenów przez zainteresowane branże przemysłu. Przy zastosowaniu takiego trybu postępowania z pewnością uniknie się tych błędów, jakich świadkami jesteśmy przy zabudowie miasta Gdyni.

Drugim zagadnieniem, również o charakterze inwestycyjnym, jest sprawa Stoczni Gdyńskiej. Wiemy, że znaczna większość akcyj tego przedsiębiorstwa została wykupiona przez gminę m. Gdyni. Stoimy jednak już od szeregu tygodni wobec nierozwiązania zagadnienia, kto i w jaki sposób ma nadal tę Stocznię prowadzić. Wszyscy są zgodni co do tego, że w Gdyni Stocznia, chociażby w postaci dobrze zorganizowanych warsztatów okrętowych, istnieć powinna, nie ustalono natomiast, czy mamy dążyć do stworzenia wielkiego przedsiębiorstwa budowy okrętów, aby wykorzystać koniunkturę, jaka w tej dziedzinie wyraźnie się zarysowała na rynku europejskim. Ostatnie dane wykazują, że w wielu krajach stocznie już wykorzystują całość swej zdolności produkcyjnej, a niektóre wstrzymały nawet przyjmowanie dalszych zamówień, bo na dwa a nawet trzy lata mają pracę zabezpieczoną. Czy w tych warunkach nie zaistnieje okoliczność, że nie będziemy mogli znaleźć stoczni, któraby przyjęła zamówienie na nowe jednostki naszej marynarki handlowej? Wydaje się więc, że sprawa Stoczni Gdyńskiej jest sprawą palącą i powinna być jak najszybciej rozwiązana.

Stwierdzając niewątpliwą poprawę w sytuacji gospodarczej, tym niemniej muszę przyznać, iż w dalszym ciągu przepełnieni jesteśmy troską, czy tempo tej poprawy dorównuje postępowi gospodarczemu u naszych dalszych i bliższych sąsiadów.

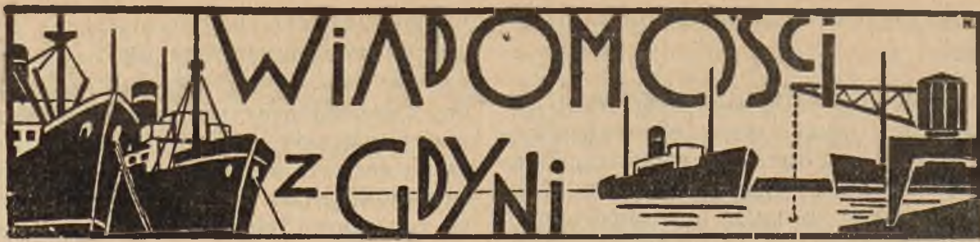
Musimy poczynić jak największe wysiłki w Polsce, abyśmy nadal nie zostawali w tyle. Jest bowiem powszechnie wiadomym, iż niedorozwój gospodarczy powoduje umniejszenie sił obronnych Państwa. Należy się więc domagać, aby obok konsolidacji wewnętrznej, otoczono opieką wszelką działalność gospodarczą, przysparzającą dobrobyt biednemu krajowi. Należy pamiętać, iż zagadnienie rentowności w działalności gospodarczej jest podstawowym warunkiem rozwoju gospodarczego we wszelkich ustrojach i pod wszelką szerokością geograficzną. O rentowność w działalności gospodarczej tak samo walczy Ameryka jak Anglia i jak walczą Sowiety z tą tylko różnicą, że ci ostatni walczą z bardzo małym skutkiem.

Należy wreszcie podkreślić, iż trudny jest większy postęp w takich warunkach, gdzie 90 proc. handlu znajduje się w rękach niepolskich. A zatem i w tym kierunku winna być przeprowadzona planowa akcja.

Odnośnie naszego okręgu izbowego muszę w dalszym ciągu podnieść, iż przywileje udzielane Gdańskowi wpływają ujemnie na życie gospodarcze okręgu. Gdynia jest w porównaniu do Gdańska w dalszym ciągu upośledzona. Dla przykładu przytoczę chociażby przydział kontyngentów importowych.

Również bez zmiany pozostaje na terenie naszego okręgu izbowego kwestia finansowania niektórych działów naszego życia gospodarczego przez instytucje kredytowe mniejszości.

Kończąc, chciałbym wreszcie zauważyć, iż nasze ziemie zachodnie nie odegrały dotychczas właściwej swej roli w ogólnym życiu gospodarczym Polski. W ostatnich dwóch — trzech latach daje się zauważyć pewna akcja ekspansji na inne tereny ze strony zwłaszcza sfer kupieckich okręgu poznańskiego. Nie widać natomiast wyraźnych przejawów ze strony naszego okręgu. Jestem przekonany, że ziemie zachodnie będą musiały odegrać swoją rolę. Należałoby jedynie życzyć, aby to nastąpiło w najbliższych latach, tego bowiem wymaga interes Państwa Polskiego.



PLENARNE ZEBRANIE IZBY.

W dniu 30 października rb. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora Plenarne Zebranie Izby przy licznym udziale Radców Izby. Na zebranie to przybył Wiceminister Przemysłu i Handlu p. M. Sokołowski, Dyrektor Departamentu Morskiego p. L. Możdżeński, Dyrektor Urzędu Morskiego inż. S. Łęgowski i Naczelnik Wydziału Przemysłowego Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego p. Barciszewski.

Po powitaniu gości i zagajeniu zebrania Prezes Izby p. Stanisław Tor wygłosił przemówienie sprawozdawcze, obrazując na tle sytuacji ogólnej gospodarcze położenie okręgu Izbowego (przemówienie to podajemy in extenso na wstępie numeru), po czym Dyrektor Izby dr J. Kulikowski zdał sprawozdanie z prac Izby w ciągu okresu od 1 lipca do 30 października rb.

Następnie Wiceprezes Izby dr Władysław Smoleń zreferował projekty statutów służbowego i emerytalnego urzędników izbowych. Oba te statuty uchwalone zostały przez Plenarne Zebranie.

W dalszym ciągu Plenarnego Zebrania dokonana została w tajnym głosowaniu kooptacja 5 Radców Izby, a mianowicie: do Sekcji Przemysłowej — pp. inż. Kazimierza Krzyżanowskiego z Gdyni i Stanisława Zawadzkiego z Bydgoszczy, do Sekcji Handlowej — p. p. Romana Łukowicza z Kościerzyny i Czesława Nowackiego z Gdyni i do Sekcji Żeglugowo-Portowej — p. Władysława Gieysztora z Gdyni. —

Po zatwierdzeniu uchwał Prezydium Izby w sprawie dodatkowych kredytów w budżecie na rok 1936 oraz po uchwaleniu taryfy opłat administracyjnych Izby, Plenarne Zebranie wysłuchało referatu Dyrektora Izby dr. J. Kulikowskiego i Przewodniczącego Komisji Budżetowej Izby inż. Fr. Skąpskiego w sprawie preliminarza budżetowego Izby. Po wyczerpującej dyskusji, w której zabierali głos Radcowie inż. N. Korzon, J. Rummel, J. Mazur, Wiceprezes Izby dr W. Smoleń, Plenarne Zebranie uchwaliło preliminarz budżetowy z nieznacznymi poprawkami.

Na zakończenie obrad Plenarne Zebranie upoważniło Prezesa Izby do powołania niestałej Komisji Importowej, a to w związku z mającym nastąpić przelaniem na Izbę wykonywaniem funkcyi w zakresie udzielania pozwoleń importowych.

W tym samym dniu odbyły się zebrania wszystkich trzech Sekcyj Izby. Podczas tych zebrań sekcje uzgodniły swe stanowisko do spraw stojących na porządku dziennym Plenarnego Zebrania.

KONFERENCJA Z WICEMINISTREM PRZEMYSŁU I HANDLU P. M. SOKOŁOWSKIM.

W dniu 29 października w godzinach wieczornych przebywający w Gdyni p. Wiceminister Przemysłu i Handlu M. Sokołowski w Towarzystwie Dyrektora Departamentu Morskiego p. L. Możdżeńskiego i Dyrektora Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowskiego przybył do Izby na konferencję poświęconą zagadnieniom rozwoju handlu w porcie gdyńskim.

Po zagajeniu konferencji przez Prezesa Izby p. Stanisława Tora, Dyrektor Izby dr J. Kulikowski przedstawił obecny stan placówek handlowych w porcie, trudniących się handlem zagranicznym pod względem ich liczebności i zakresu działania oraz wskazał na inicjatywe, wykazaną przez nie przy obsłudze rynku krajowego. Stwierdzonym zostało, iż placówki handlowe w porcie, pomimo istniejących trudności, obejmują swą działalnością nie tylko Gdynię i najbliższe zaplecze, lecz również obszar całego kraju. Stwierdzono również konieczność pogłębienia przez handel importowy osiadły w Gdyni stosunków bezpośrednich z krajami pochodzenia towarów, sprowadzanych do Polski. Jednym z głównych warunków wzmocnienia firm handlowych, osiadłych w porcie, winno być powiększenie ich udziału w ogólnych kontyngentach przywozowych.

P. Wiceminister Sokołowski zainteresował się szczególnie rozwojem inicjatywy kupiectwa w porcie gdyńskim i podkreślił rolę, jaka przypada handlowi gdyńskiemu w zakresie udoskonalenia metod w naszym handlu zagranicznym z korzyścią dla rynku wewnętrznego. Ministerstwo Przemysłu i Handlu przywiązuje dużą wagę do tego, aby ceny artykułów, importowanych do Polski kształtowane były na właściwym poziomie z uwzględnieniem interesów konsumenta.

W dalszym ciągu konferencji omówiona została sprawa utrzymania w Gdyni warsztatów reparacyjnych dla obsługi statków, które zawijają do Gdyni. Sprawa ta łączy się z koniecznością powstania w Gdyni stoczni. Jest

to dziedzina, którą w pierwszym rzędzie zainteresować się powinien kapitał prywatny.

Sprawy, poruszone na konferencji, będą dodatkowo przedstawione przez Izbę Panu Ministrowi Przemysłu i Handlu w osobnym memoriale.

POSIEDZENIE KOMISJI KOMUNIKACYJNO — TURYSTYCZNEJ.

W dniu 29 października r. b. odbyło się pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby p. inż. Alfreda Dziedziula posiedzenie Komisji Komunikacyjno - Turystycznej.

Przed przystąpieniem do porządku dziennego p. inż. Dziedziul wygłosił przemówienie ku uczczeniu pamięci Dyrektora Departamentu Dróg Kołowych Ministerstwa Komunikacji ś. p. inż. Siła-Nowickiego. Przemówienia tego zebrani wysłuchali stojąc.

Porządek dzienny obrad Komisji obejmował szereg spraw o doniosłym znaczeniu ogólnym, co do których Izba sformułować miała swe stanowisko dla dalszego zakomunikowania go Związkowi Izb Przemysłowo-Handlowych, jak również sprawy, dotyczące zagadnień komunikacyjnych i turystycznych w okręgu Izby i w Gdyni.

Do zagadnień w znaczeniu ogólnym w pierwszym rzędzie zaliczyć należy przedstawioną przez przewodniczącego Komisji p. inż. Dziedziula sprawę zwołania Państwowej Rady Komunikacyjnej. Komisja wypowiedziała się jednomyślnie za koniecznością wystąpienia Izby z postulatem zwołania Rady i ożywienia jej działalności.

Następnie Komisja omówiła sprawę rewizji kolejowej taryfy osobowej, która stanowi przedmiot prac Związku Izb. W sprawie tej Komisja uchwaliła wnioski następujące:

a) ulgi przejazdowe, z których korzystają sfery gospodarcze, należy nie tylko utrzymać, ale o ile możności nawet rozbudować, gdyż leży to w interesie życia gospodarczego,
b) ulgi przywiązane do pewnych grup, a przede wszystkim do pracowników państwowych, należy ograniczyć,
c) ulgi przejazdowe do miejscowości uzdrowiskowych należy zachować i w miarę możności pogłębić,
d) należy żądać, by PKP. dbały o wygodę pasażerów, w szczególności zaś, by w okresach wzmożonej frekwencji dodawano w miarę możliwości technicznych wagony do składów pociągów i wprowadzono pociągi dodatkowe i to w porach, odpowiadających pasażerom,
e) należy dążyć do zrealizowania zasady, że pasażerowie wykupujący bilet za pełną cenę mogą zajmować miejsce w wyższej klasie w wypadkach, gdy w klasie, na którą opiewa bilet, nie znajdują miejsca siedzącego. Wreszcie należy domagać się:
g) aby funkcjonariusze państwowi, jadący za biletami ulgowymi, nie zajmowali najlepszych miejsc, gdyż budzi to uzasadnione rozgoryczenie wśród pasażerów, płacących ceny normalne,
h) aby pracownicy państwowi i członkowie ich rodzin, korzystający z ulgowych przejazdów, nie uprawiali handlu,
i) aby robotnikom kolejowym, jadącym do pracy, a w szczególności wracającym z pracy przeważnie w zabrudzonej odzieży, przydzielono specjalne przedziały.

Poza tym, uznając, iż opłaty za karty uczestnictwa na zjazdy organizacyjne są zbyt wygórowane, Komisja, na wniosek p. radcy Witkowskiego z Grudziądza, zdecydowała wystąpić do Ligi Popierania Turystyki z postulatem o przyjęcie zasady, że Liga zwraca opłatę za niewykorzystane karty uczestnictwa, o ile zostaną one przedstawione do zwrotu n. p. do dni 14-tu od daty zakupienia.

W wyniku dyskusji nad postulatami o uprawnienie osobowej komunikacji kolejowej tut. okręgu, Komisja podkreśliła konieczność ściślejszego zespolenia pod względem komunikacyjnym Gdyni z jej najbliższym zapleczem.

Poza tym Komisja zdecydowała wystąpić bezpośrednio do p. Ministra Komunikacji z memoriałem, wskazującym na konieczność uruchomienia letniego pociągu rannego, kursującego na linii Gdynia — Warszawa, z tym by pociąg ten kursował w ciągu całego roku.

Z kolei Komisja postanowiła wystąpić do Dyrekcji Kolejowej z dezyderatem o skrócenie postoju w Tczewie pociągów, nie podlegających rewizji dewizowej.

Wreszcie Komisja zdecydowała wystąpić do odnośnych zarządów PKP. z postulatem, by wagony sypialne, przybywające do Warszawy i Gdyni, w zbyt wczesnych porach, mogły być przesuwane na boczne tory.

W sprawie regulowania ruchu na drogach publicznych Komisja, wychodząc z założenia, że represje i kary nie są środkiem zaradczym i że należy ludność przede wszystkim pouczać, uchwaliła przedłożone przez p. inż. Dziedziula wnioski następujące:

1) Komenda Wojewódzka Policji Państwowej i Wydział Kom. Bud. Urzędu Wojewódzkiego winni zorganizować perjodyczne konferencje i pouczanie całego podległego sobie personelu dot. regulacji ruchu kołowego i rowerowego.
2) Takież konferencje powinny być organizowane przez zarządy miejskie, wójtów, sołtysów i sekretarzy gminnych i to możliwie przy udziale miejscowych członków Auto i Turing Klubów.
3) Instytucje samorządowe powinny na wszystkich drogach w pewnych odstępach umieszczać standaryzowane i wszędzie jednakowe napisy: „jechać prawą stroną".

4) Do programu wszystkich szkół w Polsce należy wprowadzić 1 godzinę miesięcznie pouczania i konferencji na temat jeżdżenia i chodzenia po drogach publicznych.
5) W celu ujednolicenia i planowości całej akcji powinno Ministerstwo Komunikacji w porozumieniu z Auto i Turing Klubem wydać broszurę, któraby jasno i zwięźle ujmowała poruszone zagadnienie i służyła jako podręcznik dla wymienionych konferencyj i szkół.
6) W tej całej akcji pouczania ludności najczynniejszy udział Auto i Turing Klubów jest pożądany i konieczny.

W tej samej sprawie Komisja uchwaliła, na wniosek przewodniczącego, następujący postulat w odniesieniu do ruchu w okolicach Gdyni i wybrzeża morskiego.

Wobec konieczności usprawnienia i uregulowania ruchu kołowego i pieszego na ożywionych drogach publicznych w okolicach Gdyni i wybrzeża morskiego, osobliwie na szosie od granicy gdańskiej do Redy oraz w letniskach nadmorskich, Komisja Komunikacyjno - Turystyczna Izby zwraca się z prośbą do Komisariatu Rządu w Gdyni i Starostwa Morskiego o urządzenie wzdłuż tej szosy i w letniskach osobnych chodników dla pieszych i osobnych dróg dla rowerzystów. Obecny stan jest groźny dla bezpieczeństwa ruchu oraz pieszych i stanie się coraz groźniejszym w miarę wzrostu motoryzacji i ruchu na tych drogach.

Urządzenie tych dróg Komisja uważa za wysoce naglące i pilne.

Wychodząc z założenia, że ulica Morska w Gdyni jest integralną częścią głównego szlaku w komunikacji międzynarodowej w Północnej Europie, Komisja uchwaliła prosić Izbę, aby wystąpiła do Komisariatu Rządu w Gdyni z wnioskiem o podjęcie studiów nad budową odcinka równoległego, gdyż tylko wprowadzenie ruchu jednokierunkowego może odciążyć ulicę Morską.

Po omówieniu w dalszym ciągu obrad sprawy motoryzacji kraju, będącej w opracowaniu Związku Izb, sprawy budowy i eksploatacji bocznic kolejowych oraz wniosku Związku Korporacyj Młynów Gospodarczych woj. pomorskiego o obniżenie taryfy kolejowej na przewóz węgla i pochodnych, Komisja wysłuchała szeregu uwag radcy J. Rummla w odniesieniu do spraw turystycznych w Gdyni i na Wybrzeżu, jak również w obrębie Szwajcarii Kaszubskiej i przyjęła wniosek o konieczności wystąpienia Izby do Ministerstwa Komunikacji z postulatem, aby w okresie przed sezonem przyznano zniżki kolejowe w wysokości 50 proc. przy nabywaniu biletów przy powrocie po 10 dniach pobytu nad morzem oraz zniżki 75 proc. w okresie posezonowym od 1 września do 31 października.

W łączności z tymi postulatami Komisja stwierdziła, iż pensjonaty i hotele nadmorskie powinny zobowiązać się do zorganizowania tanich pobytów ryczałtowych. Poza tym Komisja uchwaliła szereg dalszych dezyderatów, mających na celu ożywienie ruchu turystycznego na Wybrzeżu.

FUZJA ORGANIZACYJ KUPIECKICH W OKRĘGU IZBY.

W dniu 29 października odbyło się w Grudziądzu posiedzenie zarządu głównego Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu pod przewodnictwem prezesa Związku posła Tadeusza Marchlewskiego.

Na zebraniu tym dokonany został akt o poważnym znaczeniu dla jednolitości kupiectwa w okręgu Izby, mianowicie po długich z obu stron najlepszą wolą podyktowanych pertraktacjach Towarzystwo Kupców w Bydgoszczy zgłosiło swój akces do Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu. Delegaci tego Towarzystwa w osobach prezesa Cylkowskiego, wiceprezesa Maciejewskiego i dyrektora Tatarka równocześnie podpisali zawarcie odnośnego układu; przy czym prezes Towarzystwa Kupców w Bydgoszczy p. Cylkowski w przemówieniu swoim zaznaczył, że ponad wszystko na decyzję kupiectwa bydgoskiego wpłynęła świadomość, że kupiectwo musi być solidarne i organizacyjnie najściślej zespolone, jeżeli ma spełniać te gospodarcze i społeczne zadania, które muszą dla dobra ogółu być w najbliższym czasie rozwiązane.

Fakt fuzji dwóch czołowych organizacyj kupieckich w okręgu Izby jest dowodem wzrastającej solidarności całego kupiectwa w okręgu izbowym.

OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO ZA PAŹDZIERNIK BR.

Obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc październik przedstawiają się następująco: Ogólny obrót zamorski łącznie z obrotem przybrzeżnym wyniósł 733.675,7 t., z czego na obrót zamorski przypada 721.087,6 t. (we wrześniu 654.878,4 t.) Z ostatniej cyfry na przywóz przypada 119.105,4 t. (we wrześniu 115.315 t.) a na wywóz 601.982,2 t. (we wrześniu 539.563 t.)

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wyniósł 1.601,3 t. (we wrześniu 2.404,3 t.) z czego na przywóz przypada 296,3 t. a na wywóz 1305 t.

Obroty drogą wodną z wnętrzem kraju wyniosły 10.986,8 t. (we wrześniu 8.517,9 t.), z czego na przywóz przypada 2.850,9 t., a na wywóz 8.135,9 t.

Szczegółową analizę obrotów towarowych za październik podamy w następnym numerze. —

ZMIANA STATKU NA LINII LEWANTYŃSKIEJ.

W końcu października Żegluga Polska przejęła w miejsce parowca „Sarmacja", który pływał dotychczas na linii lewantyńskiej na zmianę z m/s „Lewant" — drugi statek motorowy tego samego typu m/s „Hemland", który odtąd będzie pływał pod nazwą „Lechistan".

REORGANIZACJA TOWARZYSTWA „BERGENSKE BALTIC TRANSPORTS L. T. D."

W ubiegłym tygodniu przybyli do Polski członkowie Zarządu i Rady Nadzorczej tow. okrętowego „Det Bergenske Dampskibsselskab" w Bergen, które to towarzystwo jest akcjonariuszem firmy „Bergenske Baltic Transports Ltd." w Gdyni i Gdańsku.

W związku z wykończeniem budowy gmachu „Bergenske" zostały przeprowadzone pertraktacje w sprawie dalszej rozbudowy i reorganizacji firmy „Bergenske" w Gdyni i Gdańsku, przy czym zostało postanowione, że towarzystwo to zostanie przekształcone na nową spółkę akcyjną, w której większość akcyj zostanie przejęta przez polską grupę finansową. Na czele grupy polskiej znajdują się wybitne osobistości z życia gospodarczego Polski i portów polskich.



ZAPOWIEDŹ DALSZEJ ZWYŻKI CEN NA NOWY TONAŻ.

W Anglii, której koniunktura w budownictwie okrętów jest miarodajna dla rynku światowego w tym przemyśle, panuje haussa, całkowicie wytłumaczona, haussa trwała, której końca nie można przewidzieć. Po długich latach depresji buduje prywatny armator, lecz najwięcej podbija cenę wejście pierwszej transzy wykonania kontraktów na budowę wojennych statków uchwalonej „Defence Programme".

Wielka ilość zamówień i konieczność zaopatrzenia się w części pomocnicze w materiały i surowce znacznie rozszerzyła zakres tej koniunktury budownictwa okrętowego, zapewniając zamówienia dla przemysłu wyrobu stali, kotłów, maszyn, sprzętu okrętowego itd. Ponieważ z drugiej strony stocznie od dłuższego czasu pracowały przy pomocy personelu zredukowanego, więc braknie fachowych i doświadczonych pracowników w przemyśle okrętowym, to znaczy popyt na fachową pracę znacznie przewyższa podaż, co jest drugim źródłem zwyżki kosztów własnych, a więc i cen w ofertach stoczni na przyszłość.

Koła armatorów angielskich uważają sytuację obecną za bardzo niekorzystną dla żeglugi, gdyż koniunktura w żegludze handlowej, bynajmniej jeszcze nieświetna, nie usprawiedliwia łożenia wyższych inwestycyj na nowy tonaż. Również stocznie, w dziale handlowych okrętów, ograniczone z jednej strony trudną jeszcze sytuacją finansową armatorów, z drugiej strony płacąc same wyższe ceny za dostawy, surowce i pracę, pozostaną w niełatwej sytuacji niezbyt się różniącej od sytuacji dnia wczorajszego.

JESZCZE JEDEN WIĘKSZY ARMATOR W FINLANDII.

Pomyślna finansowa sytuacja ogólna Finlandii odbija się również w jej żegludze morskiej, w której w ostatnim czasie daje się zauważyć powiększenie tonażu, na razie co prawda przeważnie przy pomocy statków nabywanych z drugiej ręki. Tylko dla linij bliższych zasadniczo zamawiany jest tonaż nowy. Ale i w tej regule są wyjątki: tak pierwszy fiński większy cysternowiec będzie nowy, to samo statek dla komunikacji z Ameryką Północną (Zatoką Meksykańską).

Największy i najnowocześniejszy tonaż posiada armator Thorden. Obok niego drugim wielkim armatorem jest p. Antti Wihuri. Prowadził on od roku 1912 firmę maklerską, a w roku 1920 był inicjatorem założenia fińskiego związku stewedorów, którego był głównym akcjonariuszem i dyrektorem. W roku 1921 przystąpił do firmy żeglugowej John Nurminen w Helsinkach, którą prowadził jako główny akcjonariusz i dyrektor od roku 1923. Jest to firma ekspedycyjna i żeglugowa, która od roku 1933 nosi nazwę Merihuolto O. Y. (Służba morska, Spółka Akcyjna) i ma oddziały w głównych portach Finlandii. Od roku 1926 istnieje już również firma żeglugowa „Antti Wihuri", posiadająca obecnie 11 większych statków. Większość tych statków nosi nazwy zaczynające się na „Wi", jak np. znane w Gdyni: „Wiipunen", „Wiiri", — „Winha", „Wiima", „Wilke", „Wirma", o nośności 4000 do 6.600 t. DW, jest też parę mniejszych, z nich znany w Gdyni „Fredavore". — Ostatnio nabyty został szwedzki parowiec „Dagmar Salen" (6,300 t. DW.), angielski

„Specialist" (7.000 t. DW) oraz „Nippon" (7.200 t. DW.) szwedzkiej Wschodnio - Azjatyckiej Kompanii w Göteborgu. Te ostatnie statki podobno będą kursować na dalszej linii, którą armator ten uruchomi, dokładnych szczegółów jednakże o tej linii jeszcze brak.

Równocześnie p. Antti Wihuri zwiększa swe zainteresowanie w liniach bliższych. Tak, na linii Finlandia - Hamburg dotąd armator ten miał we wspólnej z niemieckimi statkami linii tylko jeden statek. Od 1 stycznia 1937 roku wystąpi on jednakże na tej linii samodzielnie, z większą ilością statków. Doświadczenie i wszechstronność zainteresowań pozwalają temu armatorowi na rozwój swego przedsiębiorstwa żeglugi w różnych kierunkach.

Należy podkreślić, że niskie stawki płac marynarzy fińskich pozwalają fińskim armatorom bez trudu operować starym tonażem, kosztownym w eksploatacji i konkurować skutecznie z doświadczonymi przedsiębiorstwami państw o wyższych płacach marynarzy. Zdarzają się nawet ciekawe wypadki, gdy np. na linii szwedzkiej pojawia się na jakiś czas zafrachtowany statek fiński, wykonywujący podróże na rachunek szwedzkiego armatora. Trampy tym bardziej często przechodzą pod fińską banderę, tym samym potęgując efekt obserwowanego obecnie pomyślnego rozwoju żeglugi morskiej Finlandii.

DLACZEGO SPRAWA NIEMIECKICH NOWYCH RYWALI DLA PÓŁNOCNEGO ATLANTYKU NIE JEST AKTUALNĄ?

W prasie fachowej omawiane są możliwości budowy ze strony Niemiec nowych statków dla rywalizacji o niebieską wstęgę oceanu. Okazuje się, że główną przeszkodą jest sprawa celowego zatrudnienia dotychczasowych czołowych statków niemieckich północno-atlantyckiej linii: „Bremen" i „Europa". Wprawdzie statki te w sezonie letnim mogą skutecznie wzmocnić nowe liniowce, co robić jednak z nimi przez pozostałą część roku? Już stosowano statki te do wycieczek na święta Bożego Narodzenia z Nowego Jorku na Bermudy, i to z dużym powodzeniem. Tego jednak za mało. Należałoby użyć tych statków do podróży naokoło świata zamiast dotąd używanych „Resolute" i „Reliance". Tymczasem „Europa" i „Bremen" dla tych podróży mają poważne wady: nie są one przystosowane i budowane do żeglugi w klimacie tropikalnym, oraz mają za duże zagłębienie. Urok podróży naokoło świata polega na zawijaniu do dużej ilości portów, tymczasem statki te cały szereg portów z powodu zbyt dużego swego zanurzenia musiałyby ominąć.

W ten sposób główną przyczyną hamującą budowę nowych transoceanicznych statków niemieckich jest niemożliwość znalezienia ekonomicznego zajęcia dla dotychczasowych czołowych transatlantyków niemieckich.

RUCH STATKÓW W OSLO W ROKU 1935/36 UDZIAŁ STATKÓW POLSKICH.

W okresie od 1. 7. 35 do 1. 7. 36 r. weszło do portu Oslo 28.530 statków morskich z 5.124,075 t. pojemności rej. netto i 8.970,929 t. pojemności rejestr. brutto przy czym wzrost wobec roku poprzedniego wyraża się liczbą 76.112 t. r. netto wzgl. 211.676 t. r. brutto. Wśród statków na wejściu bandera polska co do liczby statków (11) zajęła 7 miejsce po statkach norweskich, szwedzkich, niemieckich, duńskich, angielskich i sowieckich, pod względem tonażu (26.131 t. r. br.) 10 miejsce. W. M. Gdańsk figuruje w ruchu z 1 statkiem z 1.010 t. r. br. pojemności.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

HOLENDERSKI RYNEK DRZEWNY.

Import drewna zagranicznego do Holandii okrągłego i tarcicy, zarówno twardej jak i miękkiej, obrazują poniższe cyfry:

w 1933 r. 1.725.221 ton za 51.880.000 Fl.
w 1934 r. 1.628.398 ton za 49.720.000 Fl.
w 1935 r. 1.314.651 ton za 32.055.000 Fl.

Ostatni rok wykazuje nienormalny spadek, spowodowany zastojem w budownictwie i przemyśle.

Jeżeli wyłączyć drewno pochodzenia zamorskiego, to można ugrupować ważniejsze kraje europejskie, eksportujące drewno według znaczenia ich jako dostawców drewna dla Holandii w następującej kolejności wg statystyk holenderskich na rok 1935:

Drewno okrągłe iglaste, ogólny import do Holandii w 1935 r. — 1.002.000 Fl.

Łotwa	25%	wart. ogólnego importu do Holandii
Z.S.S.R.	25%	„ „ „ „ „
Czechosł.	16½%	„ „ „ „ „
Polska	16%	„ „ „ „ „
Belgia	½%	„ „ „ „ „
Niemcy	½%	„ „ „ „ „

Drewno iglaste, tarte nieobrobione, ogólny import do Holandii — 20.293.000 Fl., w tym Z. S. S. R. 56%, Polska 13½%, Finlandia 12%, Szwecja 9%, Litwa 2½%, Czechosłowacja 2%.

Drewno iglaste, tarte, bardziej obrobione, ogólny import do Holandii: 394.000 Fl., w tym Polska 70%, Szwecja 18%, Czechosłowacja 3½%.

Dębina okrągła, ogólny import 621.000 Fl., w tym Belgia 27%, Polska 25%, Dania 13½%, Litwa 12%, Jugosławia 3%.

Dębina tarta, ogólny import do Holandii 1.518.000 Fl. (jeżeli chodzi o ten towar, należy wziąć jako konkurujące do pewnego stopnia

z Polską także i dwa kraje zamorskie, mianowicie Stany Zjednoczone i Japonię): St. Zjednoczone 44%, Polska blisko 30%, Japonia 7½%, Z. S. S. R. 5½%, Belgia 2%.

Buczyna okrągła ogólny import do Holandii w 1935 r.: 242.000 Fl., w tym Niemcy 60%, Belgia 20%.

Buczyna tarta, ogólny import: ca 300.000 Fl. w tym Polska 40%, Czechosłowacja 15%.

Kopalniaki, ogólny import 1.796.000 Fl., w tym Belgia 32%, Finlandia 25%, Z. S. S. R. 18%, Polska 12½%, Niemcy 7½%, Łotwa 5%.

Pale i słupy, ogólny import 940.000 Fl., w tym Belgia 23%, Z. S. S. R. 19%, Polska 18%, Niemcy 11%.

Progi kolejowe, ogólny import 490.000 Fl., w tym Z. S. S. R. 56%, Polska 31%, Niemcy 4½%, Łotwa 4%.

Dykty (trypleks i multiplex) z olchy i brzozy ogólny import ca 2.600.000 Fl., w tym Z. S. S. R. 31%, Polska 29%, Łotwa 17½%, Finlandia 12½%.

Dykty dębowe, ogólny import 300.000 Fl. ca w tym Polska 37%, Łotwa 29%.

Forniery, ogólny import 515.000 Fl., w tym Niemcy 48%, Francja 24%, Polska 20%.

W roku 1935 import z Polski do Holandii wynosił:

drewno iglaste okrągłe	za Fl. 163.000
drewno iglaste tarte	za Fl. 2.682.000
drewno iglaste tarte bardziej obrob. .	za Fl. 285.000
dębina okrągła	za Fl. 157.000
dębina tarta	za Fl. 465.000
buczyna	za Fl. 198.000
słupy telegraficzne i pale	za Fl. 195.000
podkłady	za Fl. 155.000
kopalniaki	za Fl. 215.000
dykty olchowe i brzozowe	za Fl. 733.000
dykty dębowe	za Fl. 113.000
forniery	za Fl. 101.000
	Fl. 5.464.000

Wszystkich gatunków drewna i półproduktów z drzewa Polska wyeksportowała do Holandii za Fl. 5.627.000, — reszta, t. j. 163.000 Fl. przypada na inne, wyżej niewymienione, typy, jak np. drzewo miękkie liściaste oraz inne drzewo twarde poza dębiną i buczyną.

Ponieważ ogólny eksport Polski do Holandii w 1935 r. wynosi Fl. 12.111.000, udział drzewa i wyrobów z niego wyniósł bez mała 50% (t. j. nieco mniej, niż w latach 1933 i 1932).

Poddając analizie wszystkie cytowane wyżej cyfry zauważyć się daje, iż: drewno iglaste tarte stanowi ca 50% wartości naszego drzewa eksportowanego do Holandii dykty i forniery stoją na 2 miejscu i stanowią ca 17%, na trzecim zaś miejscu stoi drzewo twarde w stanie tartym.

W każdej z wyliczonych 3 grup inne kraje były głównymi naszymi konkurentami na rynku holenderskim, w pierwszej grupie: Z. S. S. R., Finlandia i Szwecja, w drugiej: Z. S. S. R. i Łotwa, w trzeciej: Stany Zjednoczone i Japonia. Krajem, który podobnie jak Polska, specjalizuje się w dostawach drewna użytkowego oraz jodły i świerku w większych długościach, jest Czechosłowacja. W związku z dewaluacją guldena oraz walut innych krajów europejskich nastąpić mogą pewne zmiany w zakresie konkurencji zagranicznej, na rynku holenderskim, w głównych jednak pozycjach interesujących polski eksport drzewny nie są oczekiwane większe przesunięcia.

O WŁAŚCIWE METODY HANDLOWE Z INDIAMI BRYTYJSKIMI.

Państwowy Instytut Eksportowy zwraca uwagę firm eksportowych polskich na potrzebę należytego utrzymywania kontaktu z tym rynkiem. Instytutowi znane są fakty, że firmy, które posiadają agentów i przedstawicieli, usiłują skądinąd oferować towar wprost odbiorcom, nawet po cenach niższych niż agentom. Postępowanie takie jest wysoce szkodliwe i narazić może nie tylko firmy eksportowe na utratę przedstawiciela, ale również wpłynąć ze względu na specyficzny charakter rynku indyjskiego na obniżenie opinii o firmach polskich w ogólności i niechęć do utrzymywania stosunków handlowych z Polską.

Uwagi te oczywiście dotyczyć mogą również innych rynków zagranicznych.

NOWE WARUNKI ZBYTU TOWARÓW POLSKICH W KANADZIE.

Umowa handlowa polsko - kanadyjska, która weszła w życie z dniem 15 sierpnia 1936 roku, przyniosła dla szeregu towarów polskich zniżki stawek celnych, zmieniając w ten sposób warunki zbytu.

Dla zorientowania eksporterów polskich podajemy poniżej porównanie dotychczasowych i obecnych stawek celnych dla niektórych pozycyj.

Szynki w puszkach opłacały dotąd 35% od wartości, obecne cło wynosi 24 proc., oraz pobiera się jak uprzednio, 8 proc. t. zw. „sales tax" i 3 proc. „excise tax". Dotychczas ceny szynek polskich kalkulowały się zbyt wysoko. Obecnie prowadzone są badania w zakresie możliwości zbytu.

Od nasion koniczyny pobierana była stawka celna w wysokości 3 centy od funta, obecnie wynosi ona 2¼ centa plus opłata 3% tytułem „excise tax". Import nasion koniczyny do Kanady podlega wahaniom w zależności od zbiorów miejscowych. W roku 1931 przywóz wyniósł 193 tys. dolarów, w roku 1932 — 132 tys., w latach 1933 i 1934 około 1 tys., a w roku 1935 — 116 tys. Tegoroczna susza spowoduje przypuszczalnie wzrost zainteresowania importem.

Nasiona buraków cukrowych są jak dotychczas wolne od cła. Grzyby suszone opła-

cały 30% od wartości, co najmniej jednak 10 centów od 1 funta. Obecne cło wynosi 15% a. v., do tego dochodzi dotychczasowa opłata 8 proc. „sales tax" i 3 proc. „excise tax". — Zniżka cła wprowadza w zakresie tego artykułu poważne ułatwienie zbytu.

Wyroby alabastrowe opłacały: ornamenty i statuetki 30 proc. a. v., obecnie 23 proc., inne wyroby 35 proc., obecnie 22½ proc., oraz opłaty dodatkowe 8 proc. i 3 proc. Wyroby ze szkła — 32½ proc. dotychczas, a obecnie 27% plus opłaty 8 proc. i 3 proc. zaś wyroby ze szkła do wykończenia 22½ proc. dot., 10 proc. a. v. obecnie oraz 3 proc. „excise tax". Polskie wyroby szklane znajdują zainteresowanie na rynku kanadyjskim. W zakresie pyłu cynkowego i blachy cynkowej zasadniczo warunki zbytu nie ulegają zmianie, gdyż podobnie jak dotychczas oba te artykuły wchodzą bez cła. To samo dotyczy klepek dębowych.

Od mebli i ich części cło wynosiło 45% a. v., zniżone zostało obecnie do wysokości 27 proc. a. v., plus opłaty dodatkowe 6 proc. i 3 proc. Dotychczas przywóz z Polski był niewielki. Prowadzone są badania w kierunku wzmożenia dostaw.

Z innych artykułów wymienić można włosie końskie, wolne jak i uprzednio od cła oraz włosie tapicerskie, opłacające zamiast 20 proc. — 15 proc. plus opłaty dodatkowe 8% i 3 proc., smołę drzewną wolną od cła, która interesuje odbiorców kanadyjskich, skóry bydlęce niewyprawione oraz surowe futrzane wolne od cła. Firmy kanadyjskie interesują się przywozem skórek króliczych.

Kosze opłacały dotychczas, podobnie jak kufry i walizy, 40 proc., obecnie 35 proc. i jak uprzednio opłaty dodatkowe 8 proc. i 3 proc. Szczecina jest wolna od cła i może znaleźć zbyt w Kanadzie.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ PIE. W OKRESIE OD 7 DO 17 PAŹDZIERNIKA 1936 ROKU.

AUSTRALIA. Z dn. 19 ub. m. weszły w życie zwolnienia od t. z. primage duty względnie obniżki tej opłaty w stosunku do około 40 artykułów i grup artykułów.

BELGIA. Cło na jedwabniki zostało kilkakrotnie obniżone z dn. 7 b. m.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. **Rodezja Południowa.** Ogłoszona została proklamacja, w myśl której mogą być zwolnione od cła materiały używane do pakowania herbaty oraz cukier surowy do rafinowania.

CHILE. Obniżone zostało cło na aparaty do golenia bakelitowe, galalitowe i t. p.

Wprowadzono nowe zasady w przydziale dewiz na podróże zagraniczne i import artykułów luksusowych oraz wszystkich artykułów określonych jako „niekonieczne".

CZECHOSŁOWACJA. Wśród krajów, do których Kolumbia zastosowała przymus wymiany towarowej na zasadach kompensat, znajduje się również Czechosłowacja.

Z dn. 12. X. 36 Bank Narodowy uruchomił ponownie przyjmowanie wpłat na konta clearingowe.

Z dn. 10 b. m. podwyższone zostały dodatki celne pobierane od zbóż.

Poza powyższymi dodatkami obowiązują w Czechosłowacji również co miesiąc ustanawiane dodatki celne od masła i bydła. Dodatki te podobnie jak dodatki zbożowe są odnotowywane metodycznie w niniejszej rubryce, jednak tylko wówczas, gdy wykazują zmianę wysokości w porównaniu z miesiącem poprzednim.

ESTONIA. Z mocą od 2 ub. m. uległy zmianie stawki celne pobierane przy przywozie desek, bali i t. p. z drzewa sosnowego i świerkowego oraz wszelkiego rodzaju drzewa opałowego (bez cła).

FINLANDIA. Rozważana jest sprawa obniżki cła na benzynę oraz podwyższenia podatku od samochodów używających innych niż benzynę materiałów pędnych.

FRANCJA. Rozporządzenie Ministerstwa Rolnictwa znosi ograniczenia obowiązujące dotychczas przy przywozie koni rzeźnych, mączki dla dzieci, grochu włoskiego, prosa, dari, siemienia kanarkowego oraz drzewa orzechowego.

Dopuszczone zostały do wolnego wwozu szczupaki, karpie, liny i węgorze pochodzenia polskiego, estońskiego, włoskiego, łotewskiego i litewskiego oraz pstrągi pochodzenia polskiego o wadze ponad 600 gr.

Rozważana jest możliwość dalszych obniżek ceł w szczególności na benzynę, naftę i artykuły kolonialne.

HOLANDIA. W związku z ostatnimi zarządzeniami monetarnymi rząd holenderski zniósł kontyngentowanie następujących artykułów:

Dekret Nr 4. z dnia 7. X. 36. Meble drewniane, poz. stat. hol. 646.

Dekret Nr 6. z dnia 7. X. 36. Koce wełniane i półwełniane, poz. stat. hol. 732.

Dekret Nr 8. z dnia 7. X. 36. Skóry i wyroby ze skóry, poz. stat. hol. 664, 665/2/3, 666, 673.

Dekret Nr 11. z dnia 8. X. 36. Blacha cynkowa, poz. stat. hol. 397.

Z dniem 1 października r. b. przedłużony został okres skontyngentowania wwozu następujących artykułów do Holandii:

	Okres baz.	Przydz. ustaw.	Okres skont.
Siatki metalowe	1934.	15% wartości	6 mies.
Siatki żelazne	1934.	70% wartości	6 mies.
Mydło toaletowe	1935.	60% wagi netto	6 mies.
Przędza lniana nieskręcana	1935.	50% wagi brutto	3 mies.
Dykta dębowa	1934.	50% wagi brutto	12 mies.
Superfosfat	1.V.35.—1.V.36.	60% wagi brutto	3 mies.
Rury bez szwu	1934.	60% wagi brutto	6 mies.
Cement	1931. 1932.	40% wagi brutto	9 mies.

Cło na kawę zostało obniżone o 50%.

INDIE BRYTYJSKIE. Do obszaru celnego Indyj Brytyjskich przyłączyły się morskie państwa Katiawar.

KANADA. Ze strony przemysłu metalowego wpłynął wniosek o podwyższenie cła na t. zw. wełnę stalową.

NIEMCY. Obrót rozrachunkowy ze Szwajcarią został przywrócony z dn. 10. X. 36. Kurs przeliczeniowy ustalono według zmienionego kursu franka szwajc.

NORWEGIA. Z dn. 7. X. 36 został przywrócony obrót rozrachunkowy z Włochami wg nowego kursu lira.

PALESTYNA. Uległy zmianie opłaty weterynaryjne za badania podczas kwarantanny zwierząt przeznaczonych do uboju.

Z dn. 1 b. m. ustalone zostały nowe ewaluacje zbóż i mąk na czas do końca b. r.

RUMUNIA. Zgodnie z zarządzeniem Ministerstwa Handlu Urząd kontyngentowy zostaje zreorganizowany, przy czym jednocześnie następuje odpowiedni podział importerów na grupy, a w związku z tym wnioski o pozwolenie przywozu będą wnoszone w zależności od rodzaju towarów do Urzędu, któremu Bank Narodowy wskazuje kwoty przydziału rewiz.

SZWAJCARIA. Z dn. 5 b. m. weszły w życie zniżki celne na owoce suszone, świeże winogrona, pomarańcze i mandarynki, migdały i orzechy, kapustę (bez cła), brukiew (bez cła), cebulę jadalną (bez cła), pomidory (bez cła) i inne świeże jarzyny, jaja (bez cła) oraz na kukurydzę jadalną.

TUNIS. Zgodnie z dekretem z dn. 2. X. 36 wszystkie osoby zamieszkałe w Tunisie mają obowiązek zgłoszenia swego stanu posiadania za granicą.

Dn. 8 b. m. ogłoszone zostały zmiany cła na ryby słodkowodne.

TURCJA. Według zarządzenia Banku Centralnego płatności wynikające z obrotów clearingowych z krajami dewaluacyjnymi ma „Türkofis" dokonywać według kursów dawnych, o ile rozrachunek nastąpił do dn. 25. IX. 36 włącznie.

WĘGRY. Rozporządzenie z 2 b. m. ustanawia szczegółową taryfikację dwudziestu różnych artykułów, w tym włosia i szczeciny.

WŁOCHY. Pozwolenia na zawieranie prywatnych kompensat wydawane będą przez Istcambi. Waluty z wywozu mogą być przeznaczone jedynie na spłatę importu.

Kurs rozliczeniowy w rozrachunku z Niemcami ustalono w stosunku 1 RM = 7,63 lira. Obrót rozrachunkowy zostaje natychmiast podjęty.

Uległy obniżce stawki celne na następujące towary: pszenicę, kukurydzę, mąki (za wyjątkiem żytniej), grysik (Griess), wyroby z ciasta pszennego, chleb i suchary okrętowe, oleje jadalne, węgiel kamienny i inne kopalne materiały palne, koks, jaja drobiu, jęczmień, owies, smalec, słoninę, oraz bydło, jednakże zniżki cła na bydło są bez większego znaczenia wobec istnienia niskich cen konwencyjnych, które nadal obowiązują. Poza tym w 30 pozycjach taryfy celnej nastąpiła zmiana stawek dotychczasowych celem skompensowania zniżki spowodowanej zniesieniem 15 proc. specjalnego cła od wartości, wprowadzonego w roku 1931. Cło specjalne od wartości nie stosowało się nigdy do towarów cłonych według stawek konwencyjnych.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

POŁOWY RYB MORSKICH W PAŹDZIERNIKU.

Ogólna ilość złowionych ryb morskich w październiku dała liczbę wysoką: 1.756.890 kg wartości 933.119 złotych, jednakże w skład jej weszło 1.498.600 kg śledzi z połowów morza Północnego, o wartości 749.300 złotych i tylko 258.290 kg wartości 183.819 zł przypadło na połowy przybrzeżne.

Niemniej zaznaczyć trzeba, że względem października ub. roku połowy przybrzeżne się nie zmniejszyły (X. 1935: 258.180 kg) wartość zaś nawet, co jest nader dodatnim objawem dla ekonomicznego stanu naszego rybactwa i to objawem od dawna nie notowanym — znacznie się podniosła, gdyż wartość październikowych połowów ub. roku wyniosła zaledwie 162.752 zł. Podniesienie wartości połowów w październiku bieżącego roku w porównaniu z zeszłorocznym tłumaczy się w pierwszym rzędzie znacznie obfitszymi połowami węgorzy, oraz połowem makreli, których w październiku ub. roku nie łowiono wcale.

Trzeba mieć na względzie, że październik ubiegłego roku był szczególnie niepomyślny co do ilości i wartości złowionej ryby; tak październik 1934 roku dał ryby o 206 tys. kg więcej, o wartości większej o 45 tysięcy złotych.

Od tego chwiejnego stanu połowów przybrzeżnych jakże dodatnio odbija wzrost połowów śledzi na morzu Północnym: w odpowiednim miesiącu ub. roku złowiliśmy tam tylko 810.200 kg, o wartości 405.100 złotych, czyli wzrost tych połowów wynosi 85 procent, tak co do ilości, jak i co do ich wartości. Rezultat tym więcej godny uwagi, że flotyla rybacka północno-morska, łowiąca pod polską banderą, w tym czasie się nie zwiększyła.

Podział rybołówstwa przybrzeżnego na poszczególne gatunki ryb przedstawiał się następująco (ilość podano w kilogramach, wartość jednego kg w groszach podano w nawiasie):

Mielnica 40 (240), troć 240 (400), płastugi: stornia 54.420 (30), zimnica 4.720 (24), gładzica 1.170 (30), skarp 2.810 (50), śledziki 51.560 (50), szproty 51.400 (55), węgorze 37.920 (250), dorsze: 44.070 (20), kwapy 2.820 (30), makrele 1.310 (85), szczupaki 1.320 (160), okonie 570 (50), płocie 1.170 (30), certy 2.750 (50). Wartościowo

największą pozycję stanowiły węgorze, potem idą szproty, śledziki, płastugi i dorsze.

Na poszczególne obwody w połowach przybrzeżnych przypada: Hel 113.810 kg o wartości 35.139 zł. Gdynia 64.080 kg o wartości 20.807 zł, miejscowości od Jastarni do W. Wsi 47.410 kg o wartości 90.210 zł, miejscowości pełnego Bałtyku: Chłapowo—Karwia 13.600 kg o wartości 7.990 zł, nad zatoką: od Pucka do Obłuża 17.390 kg o wartości 9.653 zł.

Jeśli chodzi o zbyt połowów przybrzeżnych to największym odbiorcą okazały się wędzarnie, zakupując: 137.410 kg — 89.203 zł, czyli o 20 tys. kg więcej jak w roku ubiegłym, co świadczy o rozbudowie dalszej wędzarnictwa na wybrzeżu. Na rynku miejscowym sprzedano 103.830 kg o wartości 88.879 zł. Najmniejsze ilości, bo zaledwie 13.030 kg o wartości 3.735 zł wywieziono do Gdańska, czyli o połowę mniej jak w roku ubiegłym.

KRONIKA.

— **NOTOWANIA CEN ŚLEDZI SOLONYCH.** W końcu ubiegłego tygodnia płacono w Gdyni w porcie rybackim za śledzie solone z polskich połowów i importowane, franco wagon, za całą beczkę, w złotych:

1. **„Mewa", polskie połowy:** yarmouthy pełne — small matties 70, matties 70, matfulls 70, mleczaki T. B. 87, yarmouthy ylen: small matties 64, matties 64, matfulls 64. Szkockich pełnych FF brak, szkockie puste tylko matfulls — 72, innych brak. Solone ze świeżych importowanych śledzi: pełne — small matties, matties i matfulls — 66. Także puste: small matties, matties i matfulls — 62, tornbellies — 45.

2. **Importowane Yarmouthy:** trójka — small matties 76, matties 78, matfulls — brak. I trade —, small matties 74, matties 75, matfulls — brak.

Ordinary — small matties 69, matties 70, matfulls 70.

3. **Importowane szkockie:** trójka — small matties — brak, matties 90, matfulls 90. Wick-Stronsay, I trade: small matties 85, matties 84, matfulls 84, crownmatties 82, crownspents 64.

4. **Holenderskie:** small matties 68, matties i matfulls 69.

5. **Matiasy Stornoway:** large 110, selected 100 (za 2 półbeczki).

6. **Norweskie:** Vaar 5/6 — 42, 6/7 — 43, Sloe 5/6 — 43, 6/7 — 44. Islandzkie 73. Schneideheringe 85.

7. **Islandzkie:** oryginalne 73, zeszłoroczne „Faxa" — 45.

— **SYTUACJA NA RYNKU ŚLEDZIOWYM.** Przy ogólnej tendencji zniżkowej dla śledzi angielskich, która się zaznaczyła w krajach importujących, nasz rynek jest mocniejszy dla tych śledzi, co nie tłumaczy się popytem, lecz głównie warunkami i organizacją importu do nas tych śledzi. Zwiększenie kontyngentów na śledzie holenderskie, wypadające szczególnie korzystnie wskutek deprecjacji guldena holenderskiego, mogłoby korzystnie wpłynąć w kierunku osłabienia ogólnego cen na śledzie importowane.

Regularne linie Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDIA		
CIESZYN*	9. 11.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	CIESZYN*	11. 11.
CAPELLA*	16. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	CAPELLA*	18. 11.
		1) Helsinki, Kotka, Viipuri	SÖDERHAMN l. s. ok.	13. 11.
		2) Turku, Helsinki, Viipuri	MARTHA RUSS I l. s. ok.	20. 11.
		3) Mäntyluoto, Wasa, Oulu	CARSTEN RUSS l. s.	14. 11.
		(Lenczat & Co, Sp. z o. o.) co tydzień		
		ZWIĄZEK SOWIECKI		
zawieszona do wiosny		**Leningrad**	zawieszona do wiosny	
		Polska Agencja Morska) co 2 tygodnie		
		ESTONIA		
CIESZYN*	9. 11.	**Tallinn**	CIESZYN*	11. 11.
CAPELLA*	16. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	CAPELLA*	18. 11.
		Tallinn		
—		*(Rothert & Kiłaczycki)* co 2 tygodnie	KODUMAA	20. 11.
			JÄRVAMAA	4. 12.
		Tallinn		
SKJOLD	9. 11.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	SKJOLD	9. 11.
HALFDAN	23. 11.	co 2 — 3 tygodnie	HALFDAN	23. 11.
		ŁOTWA		
		Ryga		
URANUS* l. s.	9. 11.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	URANUS* l. s.	9. 11.
MINOS* l. s.	16. 11.	co tydzień	MINOS*	16. 11.
		Ryga		
SKJOLD	8. 11.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	SKJOLD	9. 11.
HALFDAN	23. 11.	co 3 tygodnie	HALFDAN	23. 11.
		Ryga — Liepaja		
PIONIER I	10. 11.	*(Żegluga Polska S. A.)*	PIONIER I	11. 11.
	23. 11.	co 2 tygodnie		25. 11.
		LITWA		
PIONIER I	10. 11.	**Kłajpeda — Memel**	PIONIER I	11. 11.
	23. 11.	*(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie		25. 11.
MARIEHOLM*	9/11. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	MARIEHOLM*	11/12. 11.
	23. 11.	co 2 tygodnie		23. 11.
SKJOLD	8. 11.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	SKJOLD	9. 11.
HALFDAN	22. 11.	co 2 tygodnie	HALFDAN	23. 11.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		SZWECJA		
URD	16. 11.	**Stockholm — Norrköping** *(Polska Agencja Morska)* co 14 dni	URD	18. 11.
BIA MARIEHOLM*	9/11. 11. 11/12. 11. 23. 11.	**Stockholm — Kalmar** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 8—10 dni	BIA MARIEHOLM*	9/11. 11. 11/12. 11. 23. 11.
IWAN	9/10. 11. 23/24. 11.	**Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	IWAN	9/10. 11. 23/24. 11.
BLENDA	16. 11.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	BLENDA	18. 11.
LIBAU EGON	9. 11. 16. 11.	**Helsingborg, Malmö, Göteborg** *(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)* co tydzień	LIBAU EGON	9. 11. 16. 11.
		NIEMCY		
TCZEW ALBERT OLGA	10. 11. 14. 11. 17. 11.	**Hamburg** *(Pool: 3 niemieckie towarzystwa i S. A. Żegluga Polska)* *Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* 2 razy w tygodniu	TCZEW ALBERT OLGA	10. 11 14. 11. 17. 11.
URANUS* l. s. MINOS* l. s.	9. 11. 16. 11.	**Bremen** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	URANUS* l. s. MINOS* l. s.	9. 11. 16. 11.
		DANIA		
SLEIPNER	11. 11. 18. 11.	**Kopenhaga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	SLEIPNER	12. 11. 19. 11.
unieruchomiona		**Kopenhaga** *(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	unieruchomiona	
ERNA	20. 11. 4. 12.	**Odense — Aarhus** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 16 dni	ERNA	20. 11. 4. 12.
		NORWEGIA		
BORGILA BATAVIA BORGILA	9. 11. 16. 11. 23. 11.	**Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	BORGILA BATAVIA BORGILA	9. 11. 16. 11. 23. 11.
JAEDEREN URSA	17. 11. 1. 12.	**Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	URSA JAEDEREN	9. 11. 24. 11.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		WYSPY BRYTYJSKIE		
		Londyn		
		(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe) co 2 tygodnie		
LECH*	15. 11.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*	BALTROVER*	12. 11.
BALTROVER*	22. 11.	co 2 tygodnie	LECH*	19. 11.
		Hull		
LUBLIN*	15. 11.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	LWÓW*	12. 11.
LWÓW*	22. 11.	co tydzień	LUBLIN*	19. 11.
		Manchester/Liverpool		
EGHOLM	11. 11.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	EGHOLM	11. 11.
OLAF	15. 11.	co 1—2 tygodnie	OLAF	15. 11.
SVANHOLM	18. 11.		SVANHOLM	18. 11.
STATEK	13. 11.	**Leith/Grangemouth**		
	20. 11.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	STATEK	14. 11.
		co tydzień		21. 11.
		Bristol		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)		
LINDENAU l. s.	22. 11.	co miesiąc	LINDENAU l. s.	22. 11.
		HOLANDIA		
		Amsterdam		
ARIADNE l. s.	11. 11.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	ARIADNE l. s.	11. 11.
IRENE l. s.	18. 11.	co tydzień	IRENE l. s.	18. 11.
		Rotterdam		
CHORZÓW	10. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	CHORZÓW	11. 11.
PUCK	17. 11	co tydzień	PUCK	18. 11.
OREST l. s.	14. 11.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	OREST* l. s.	14. 10.
LEDA* l. s.	20. 11.	1—2 razy w tygodniu	LEDA* l. s.	20. 11.
BUSSARD	13. 11.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	BUSSARD	13 11.
BUTT	23. 11.	co 10—11 dni	BUTT	23. 11.
WIBORG	24/26. 11.	*(Lenczat i Ska z o. o.)*	WIBORG	24/26. 11.
		co 16/18 dni		
		BELGIA		
		Antwerpia		
HEL	10. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	HEL	11. 11.
ŚLĄSK*	17. 11.	co tydzień	ŚLĄSK*	18. 11.
BUSSARD	13. 11.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	BUSSARD	13 11.
BUTT	23. 11.	co 10—11 dni	BUTT	23. 11.
—		*(Rummel & Burton)*	STATEK	20/23. 11.
		co 3 tygodnie		
KODUMAA	18. 11.	**Antwerpia**		
JÄRVAMAA	2. 12.	*(Rothert & Kiłaczycki)*	—	
		FRANCJA		
WARSZAWA*	17. 11.	**Havre/Cherbourg**	WARSZAWA*	20. 11.
	1. 12.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*		4. 12.
		co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Dunkerque — Havre La Pallice — Bordeaux		
SKJOLD HALFDAN	8. 11. 22. 11.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 2 tygodnie	SKJOLD HALFDAN	9. 11. 23. 11.
		HISZPANIA — PORTUGALIA MAROKKO — ALGIER — ITALIA		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
LISBOA LAS PALMAS OLDENBURG	9. 11. 9. 11. 27/28. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	LISBOA LAS PALMAS OLDENBURG	9. 11. 9. 11. 27/28. 11.
		Porty Sycylii		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	
EUDORA	koniec listopada	**Triest, Fiume, porty Sycylii i wschodnio-włoskie** *Rummel & Burton* co 4 tygodnie	EUDORA	koniec listopada
		Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylia — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo		
ALBANIA	ok. 10. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	HISPANIA	12. 11.
		Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles		
—		*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY LEWANTU		
VASALAND* VIKINGLAND*	ok. 15. 11. pocz. grudnia	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	GOTLAND* VIKINGLAND*	17. 11. 6. 12.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	STATEK	20/25. 11.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth, Saloniki		
LEWANT	25. 11.	*(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co miesiąc	LEWANT* LECHISTAN*	28/30. 11. ok. 17. 12.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		B. Porty dalsze		
		New York — Halifax		
BATORY*	14. 11.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	PIŁSUDSKI* BATORY*	16. 11. 1. 12.
ARGOSY SCANSTATES* SCANMAIL*	21. 11. 28. 11. 5. 12.	**Nowy York (New York) — Filadelfia (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	SAGAPORACK* SCANPENN* CITY OF FAIRBURY*	10. 11. 17. 11. 24. 11.
LISBOA LAS PALMAS OLDENBURG	9. 11. 9. 11. 27/28. 11.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	LISBOA LAS PALMAS OLDENBURG	9. 11. 9. 11. 27/28. 11.
SANTOS VALPARAISO	25. 11. 3. 12.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Oceaniczna Agencja Okr. (OCAGO)* co 3 tygodnie	SUECIA SANTOS	14. 11. 3. 12.
NAVIGATOR BORE VIII	17. 11. 28. 11.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	COMETA BORE IX	ok. 10. 11. ok. 30. 11.
PUŁASKI* KOŚCIUSZKO*	10. 11. 12. 12.	*(Rothert & Kiłaczycki)* co 6 tygodni	WISŁA PUŁASKI* LEISE MAERSK KOŚCIUSZKO*	ok. 14. 11. 18. 11. 5. 12. 19. 12.
VAALAREN	20. 11.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	VAALAREN	20. 11.
—		**Port Said — Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanhai — Kobe — Yokohama (Takao Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen i Osaka)** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	— TITAN TEUCER STATEK	 14. 11. 12. 12. 9. 1.
—		**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc		
UDDEHOLM TANA RYDBOHOLM	13. 11. 27. 11. 28. 11.	**PORTY GULFU** **Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 3—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	TABOR TROLLEHOLM	ok. 21. 11. ok. 16. 12.
DRYDEN CRIPPLE CREEK	19. 11. 9. 12.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2—4 tygodnie	DRYDEN CRIPPLE CREEK	19. 11. 9. 12.
—		**Porty Australii** *(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

10 listopada:

s/s PUŁASKI lin. z Połudn. Ameryki z pasażerami i towarami, Gd. Am. L. Ż.

s/s ALBANIA lin. z portów zachodnio-śródziemnomorskich tylko dla wyładowania, Bergenske.

s/s MARIEHOLM lin. z portów wschodnio-szwedzkich dla wy- i załadowania, Bergenske.

m/s PIONIER I lin. z Rygi/Kłajpedy dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s BIA lin. wschodnio-szwedzka dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s BALTROWER lin. z Gdańska po ładunek i pas. do Londynu, P. Z. K. B.

s/s LWÓW lin. z Gdańska po ładunek i pasaż. do Hull, Polbrit.

s/s IWAN lin. zach. szwedzka, dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s HEL lin. z Antwerpii dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s SAGAPORACK lin. po ładunek do N. Jorku i Baltimore via Kopenhaga, American Sc. Line.

m/s COMETA lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.

s/s SEVSAPLES z fosforytami, Pantarei.

s/s ANTHIPPI N. MICHALOS po węgiel, PAM.

s/s MARONKA PATERAS po węgiel, Bergenske.

s/s KASTOR po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.

s/s ERNST HUGO STINNES 11 po węgiel. PAM.

s/s PEGASOS po węgiel, PAM.

11 listopada:

s/s ARIADNE lub subst. lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s EGHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s ADELE TRABER po węgiel, Behnke & Sieg.

s/s BERTHA po węgiel, Bergenske.

s/s GRETA po węgiel, MEW.

12 listopada:

s/s HISPANIA lin. po ładunek do portów zachodnio-śródziemnomorskich, Bergenske.

s/s ALFA po węgiel, MEW.

s/s HILDA po węgiel, PAM.

s/s BRETLAND, po węgiel, PAM.

13 listopada:

m/s UDDEHOLM lin. z portów Gulfu (zatoki Meksykańskiej) tylko dla wyładowania, Bergenske.

s/s BUSSARD lin. z Rotterdamu/Antwerpii dla wy- i załadowania, Prowe.

STATEK lin. po ładunek do Leith/Grangemouth, Reinhold.

14 listopada:

m/s BATORY lin. z N. Jorku z pocztą, pasażerami i towarami, Gdynia—Amer. L. Ż.

s/s ALBERT lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.

s/s OREST lin. lub subst. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.

m/s SUECIA lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Oc. Ag. Okrętowa.

s/s IRENE MARIE z ładunkiem pirytów, PAM.

s/s FRANKRIG po węgiel, PAM.

15 listopada:

m/s PIŁSUDSKI lin. ze stoczni w Göteborgu, Gd. Am. L. Żegl.

s/s OLAF lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.

m/s VASALAND lin. z portów Lewantu tylko dla wyładunku, Pol.—Lew.

s/s LECH lin. z Londynu tylko dla wyładowania, Polbrit.

s/s LUBLIN lin. z Hull tylko dla wyład. Polbrit.

s/s VIKING lub s/s VAERING po drzewo, PAM.

16 listopada:

s/s CAPELLA lin. z Helsinek/Tallinna dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s MINOS lub subst. lin. z Bremy i Rygi dla wy- i załadowania, Wolff.

s/s URD lin. z portów wschodnio-szwedzkich dla wy- i załadowania, PAM.

s/s BLENDA lin. z portów zachodnio-szwedzkich dla wy- i załadowania, PAM.

m/s BATAVIA lin. z portów wschodnio-norweskich dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s EGON lin. z portów zachodnio-szwedzkich dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.

s/s LILLY po cukier, PAM.

s/s SILIA po cukier, PAM.

s/s HUNDIKSVALL z rudą, Behnke & Sieg.

17 listopada:

s/s SCANPENN lin. po ładunek do N. Jorku, Am. Sc. Line.

m/s GOTLAND lin. po ładunek do portów Lewantu, Polska—Lewant.

s/s OLGA lub subst. lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.

s/s JAEDEREN lin. z portów zachodnio-norweskich, tylko dla wyładowania, Bergenske.

s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpii dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s WARSZAWA lin. z Havre z towarami, Polbrit.

s/s NAVIGATOR lin. z Rio, Santos, Buenos Aires tylko dla wyładowania, Bergenske.

18 listopada:

s/s SWANHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s KODUMAA lin. z Antwerpii dla wyład. i ładow. do Tallinna, Rothert & Kiłaczycki.

s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s AUSEKLIS ze złomem. PAM.

SPADEK IMPORTU TOWARÓW KOLONIALNYCH I OWOCÓW.

Troska o utrzymanie aktywnego bilansu handlowego, którego saldo dodatnie w roku bieżącym znacznie się zmniejsza w stosunku do roku ubiegłego musiała zwrócić baczniejszą uwagę czynników miarodajnych na import towarów. W miarę zmniejszającego się salda dodatniego, zaczęto stosować coraz większe trudności w odniesieniu do importu niektórych towarów. Pociągnęło to za sobą bardzo znaczne skurczenie się importu szczególnie towarów gotowych. Import najgłówniejszych owoców zagranicznych i towarów kolonialnych spadł w bieżącym roku w okresie od 1 stycznia do 30 września pod względem tonażu w stosunku do importu w tymże okresie ubiegłego roku od 3 — 79%. O ile chodzi o wartość importową, to i pod tym względem redukcja w niektórych artykułach wynosi od 12—35,5 proc. W niektórych towarach wartość importu, pomimo spadku tonażu nieco wzrosła. Tłumaczy się to tym, że ceny tych artykułów podniosły się już w krajach produkcji oraz tym, że importerzy polscy wskutek braku na czas pozwoleń przywozu nie mogli poczynić zakupów w najkorzystniejszych okresach.

W dziale owoców świeżych pod względem tonażu największy spadek importu wykazują jabłka, następnie cytryny, arbuzy i melony, wiśnie i czereśnie oraz pomarańcze i mandarynki, a w dziale owoców suszonych — śliwki. Pod względem wartości kolejność spadku importu jest następująca: jabłka, śliwki suszone, arbuzy i melony, pomarańcze i mandarynki, wiśnie i czereśnie oraz cytryny. Cyfrowo import w wyżej podanym okresie przedstawiał się następująco:

	tonaż		% spadku lub zwyżki	wartość w tys. zł		% spadku lub zwyżki
	1935	1936		1935	1936	
jabłka świeże	2 818,9	583,7	— 79,3	1 729	346	— 80
wiśnie i czereśnie	179,8	132,6	— 26	133	105	— 21
arbuzy i melony	1 491,1	1 011,2	— 32,2	327	216	— 34
cytryny	9 520,0	5 631,7	— 40,8	3 852	3 283	— 14,7
pomarańcze, mandar. i grapefruity	28 561,8	22 422,5	— 21,4	13 111	10 333	— 22
śliwki suszone	3 743,2	2 838,8	— 24,4	2 406	1 553	— 35,4
rodzynki, figi koryntki i daktyle suszone	2 079,9	2 036,7	— 3	1 351	1 409	+ 4,2

Import bananów utrzymany na poziomie importu z roku ubiegłego.

Zwiększył się bardzo znacznie w roku bieżącym na skutek nieurodzaju owoców świeżych krajowych import śliwek świeżych oraz moreli i brzoskwiń. Śliwek przywieziono za 1149 tys. zł, wobec 1001 tys. zł w roku ubiegłym (plus 14,9%,) a moreli i brzoskwiń za 243 tys. zł, wobec 74 tys. zł w roku ubiegłym, czyli więcej o 230 proc.

W towarach kolonialnych największy spadek wykazują herbata i korzenie pod względem tonażu; pod względem wartości natomiast — korzenie, kawa a w końcu dopiero herbata. Import innych artykułów kolonialnych skurczył się nieznacznie. Przywieziono w okresie od stycznia do końca września br. kawy — 4.650,1 ton,wartości 5.668 tys. zł, wobec 4.961,3 ton, wart. 7.032 tys. zł w takimże okresie ub. r. (spadek tonażu — 6,3%, wartościowo — 19,3%), herbaty — 1.079,5 ton, wart. 3.988 tys. zł, wobec 1.304,1 ton, wart. 4.530 tys. zł w ub. r. (spadek tonażu — 22,7%, wart. ca 12%), korzeni — 1.043,8 ton, wart. 1.233 tys. zł, wobec 1.166,4 ton, wart. 1.629 tys. zł w ub. r. (spadek tonażu 10,9%, wart. 24,7%), migdałów i orzechów laskowych i włoskich — 703,4 ton, wart. 1.627 tys. zł, wobec 745,7 ton, wart. 1.597 tys. zł w ub. r. (spadek tonażu o 4,3%. zwyżka wart. o ca 2%), ziarna kakaowego — 4.917,9 ton, wart. 3.719 tys. zł, wobec 5.192,7 t., wart. 3.700 tys. zł (spadek tonażu 5,3%. zwyżka wartości 0,51%).

Biorąc pod uwagę sytuację, jaka wytworzyła się w naszym handlu zagranicznym, szczególnie obecną sytuację handlowo-kontyngentową nie ma na razie żadnych widoków zwiększenia importu najważniejszych owoców południowych oraz kawy i herbaty.

KRONIKA

NOWY TRANSPORT ŚLIWEK SUSZONYCH I MORELI.

Dnia 27 10 br. m/s „Piłsudski" przywiózł z Ameryki Półn. około 2540 worków śliwek

suszonych kalifornijskich, wagi około 2534 ton.

Tym samym statkiem nadeszło do Gdyni z U. S. A. około 700 kg. moreli suszonych.

CYTRYNY I OWOCE SUSZONE.

Dnia 3 11 br. nadszedł do Gdyni s/s „Sarmacia" nowy transport cytryn w ilości około 9400 skrzyń.

Tym samym statkiem nadeszło z Turcji 380 ton owoców suszonych jak figi, koryntki i sułtanki.

Z tego samego kraju nadeszło poza tym 3000 kg orzechów laskowych i 3000 kg migdałów łuszczonych.

PRZEDSTAWICIELSTWO NA KAWĘ GUATEMALSKĄ W GDYNI.

Urząd Centralny Oficina Central del Cafe Ministerstwa Rolnictwa Guatemalskiego dla sprzedaży kawy ustanowił w Gdyni Generalne przedstawicielstwo na kawę dla Polski. Przedstawicielstwo oddane zostało p. Aleksandrowi Wiatrakowi, Vice-Konsulowi Costa Rici, zamieszkałemu w Gdyni przy ulicy 10 Lutego 24. Dotychczasowe przedstawicielstwo, które posiadała firma Henryk Cohnstaedt i Co w Warszawie zostało odwołane.

HERBATA ZA EKSPORT BIELI CYNKOWEJ.

Dnia 30 10 br. odeszło z Gdyni do Indyj holenderskich statkiem „Chorzów" 100 ton bieli cynkowej. Za eksport ten, który jest eksportem rekordowym nadejdzie herbata dla jednej z firm gdyńskich i firmy gdańskiej. Eksportu dokonano za pośrednictwem firmy Perlow w Gdańsku. Ogólny wywóz bieli cynkowej do Indyj holenderskich wynosił w roku 1935 — 16 ton, a w roku bieżącym do 31 sierpnia — 33 ton.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Handel towarów kolonialnych notuje pewne ożywienie, a to z uwagi na okres przedświąteczny. Jakkolwiek obroty w stosunku do obrotów w październiku się zwiększyły, to jednak stanowią zaledwie 60—65% obrotów zeszłorocznych w tym czasie. Odczuwa się jeszcze zawsze trudności w zakresie importu towarów, szczególnie przy uzyskiwaniu na czas pozwoleń przywozu oraz przydziału dewiz. Odbija się to ujemnie na sprawności firm importowych oraz naraża ich na niepotrzebne koszty i konsekwencje, wynikłe z przyjętych zobowiązań.

Tendencja na niektóre towary mocna — na niektóre zaś słaba, szczególnie na owoce suszone.

Kawa surowa.

Wskutek zwiększonych ostatnio dowozów kawy brazylijskiej — w handlu tym artykułem nastąpiło pewne odprężenie. Wprawdzie zapotrzebowanie rynku nie może być jeszcze w całości zaspokojone, to jednak nie ma już takiego głodu w tym artykule, jak w poprzednich okresach. Pomimo tego ceny utrzymane są na wysokim poziomie: Rio 7 — zł 4,20 — 4.40 za kg, Santos — zł 4,80 — 5,00 za kg. Kaw niebieskich dostateczna ilość. Ceny: Guatemala zł 5,60 do 5,70 za kg, Maragogype zł 6,20 — 6,40.

Rynki zagraniczne dążą do stabilizacji rynku kawowego. Obroty tranzytowe krajów kontynentalnych nienadzwyczajne. Zapasy kawy w tych krajach dość duże. Kolumbia i Centralna Ameryka utrzymują ceny na poprzednim poziomie. Brazylia podnosi ceny na Rio i Santos. Tendencja mocna. Nowy Prezydent Narodowego Urzędu dla kawy w Brazylii, który rozpocznie swoją działalność z dniem 9 11 br., będzie prowadził dotychczasową politykę kawową w energiczny sposób.

Herbata.

Tendencja mocna. Ceny utrzymują się na wysokim poziomie, a to z uwagi na brak dostatecznej ilości towaru, oraz wysokie koszty transakcyj wiązanych. Wynoszą one obecnie: Sumatra 13,20 do 13,40 zł za kg, Cejlon zł 16,40 — 16,75 za kg, a na gatunki herbaty z Indyj brytyjskich zł 13,50—13,75.

Korzenie.

Ceny na pieprz utrzymane na poziomie poprzednim. Po walutowych komplikacjach zniżka cen została już wyrównana. Za pieprz czarny uzyskuje się obecnie zł 5,— do 5,10 za kg. Cynamonu i ziela angielskiego brak z uwagi na małe kontyngenty na te artykuły.

Masło i ziarno kakaowe.

Ceny na masło kakaowe nieco zniżkowały a to wskutek podziału nowych kontyngentów przywozowych. Obecnie cena waha się za 1 kg 4 — 4.20 zł wobec zł 4,20 — 4,30 w ubiegłym okresie.

Cena na ziarno kakaowe wynosi obecnie zł 2,10 — 2,15 za kg towaru oclonego, wobec zł 4,20 — 4,25 w ubiegłym tygodniu. Ceny zakupu spadły z 43 na 39—39,6 sh za 50 kg.

Owoce suszone.

Dowozy zwiększone. Tendencja słaba. Ceny zniżkują.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W okresie od 25 października do 5 bm. wystawiły przedsiębiorstwa aukcyjne ogółem 1.839 skrzyń cytryn włoskich „Primafiore", 1.874 skrzyń pomarańcz kalifornijskich „Sunkist", 4 wagony (450 worków po 100 kg) śliwek suszonych jugosłowiańskich, 225 skrzyń sułtanek kalifornijskich i 143 skrzyń fig smyr-

neńskich. Z powyższych ilości sprzedano: 1.774 skrzyń cytryn po 31—36,— zł za skrzynię, 300 skrzyń pomarańcz kalifornijskich po 1,42 do 1,48 zł za kg. Z wystawionych 4 wagonów śliwek jugosłowiańskich sprzedano 3 wagony w cenie 75 gr za 1 kg (towar oclony) loco stacja Zebrzydowice. Sułtanki zostały sprzedane w całości po 76 gr za 1 kg (towar nieclony). Również jako towar nieclony sprzedano figi smyrneńskie, całą partię po 55 gr za 1 kg.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawiał się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 27 października br. aukcję na której wystawiono 924 skrzyń pomarańcz kalifornijskich ze s/s „Canada", wagi 36.036 kg i 243 skrzyń cytryn włoskich ze s/s „Scania", wagi 9.953 kg. Pomarańcz sprzedano 150 skrzyń (5.850 kg) uzyskując 1,48 zł za 1 kg. Pozostałą ilość pomarańcz wycofano z powodu braku nabywców. Zainteresowanie tym artykułem bardzo słabe. Cytryny sprzedał aukcjonator w całości po 37,— i 37,50 zł za 1 skrzynię. Do przetargu stanęło 10 kupców.

Na aukcji w dniu 4 bm. wystawiono do przetargu 1.000 skrzyń cytryn włoskich, z czego wycofano 65 skrzyń, resztę sprzedały aukcje po 31,— do 34,— zł za 1 skrzynię. Z wystawionych 950 skrzyń pomarańcz kalifornijskich sprzedanych zostało 150 skrzyń. Płacono za 1 kg 1,42 do 1,48 zł. Poza tym wystawiono 225 skrzyń sułtanek kalifornijskich i 143 skrzyń fig smyrneńskich. Te partie sprzedano jako towar nieclony. Sułtanki po 76 gr. figi po 55 gr za 1 kg. Dawał się odczuć brak żywszego zainteresowania. Obecny stan możnaby określić „sytuacją wyczekującą". Udział w aukcji wzięło 20 kupców.

Gdyńskie Targi Owocowe S. A.

w tym okresie urządziły tylko jeden przetarg, wystawiając w dniu 2 bm. 596 skrzyń cytryn włoskich, które zostały sprzedane po 32,— do 36,— zł za 1 skrzynię. Cenę wyższą względnie niższą osiągano zależnie od towaru, który dzielono na: towar zielony, pół-żółty i żółty.

Oprócz cytryn dano do przetargu 4 wagony śliwek suszonych jugosłowiańskich. Towar sprzedano oclony, loco stacja Zebrzydowice, uzyskując 75 gr za 1 kg. Wycofano 1 wagon. Udział w przetargu wzięło ca 20 kupców z kraju.

KRONIKA ZAGRANICZNA.

Turcja.

W drugiej połowie października br. notowano na rynku tureckim łącznie transakcyj na rodzynki w ilości 39.940 ton, podczas gdy w roku ubiegłym wyniosły one 47.940 ton. Zbiory tegoroczne rodzynek tureckich, jak widać z naszych ostatnich notowań w porównaniu z rokiem 1935 są mniejsze o ca 20%. W tym samym czasie w roku 1934 zbiory wyniosły 25.200 ton.

Ostatnio zwyżkowała cena sułtanek smyrneńskich. Zwyżkę tę spowodował zwiększony popyt na ten artykuł w związku ze zbliżającym się okresem gwiazdkowym.

Większym zainteresowaniem cieszyły się zwłaszcza wyższe gatunki. Ostatnie notowania cen sułtanek tureckich:

za 100 kg	cif porty kontynentu	cif porty angielskie
typ 7—13	Lt. 16,75	sh. 28,6
typ 8—14	Lt. 17,75	sh. 30,3
typ 9—15	Lt. 19,25	sh. 33,—
typ 10—16	Lt. 23,5	sh. 40,6
typ 11—17	Lt. 25,5	sh. 44,—

Załadowania łącznie w bieżącym sezonie wyniosły do portów europejskich 15.360 ton, w roku 1935 — 21.830 ton, w roku 1934 — 12.970 ton. Do portów angielskich załadowano w tym czasie w roku 1935 — 8.570 ton, w roku 1934 — 4.010 ton.

W ostatnich dniach października br. cena sułtanek typu 9—15 zwyżkowała do 20 Lt. za 100 kg (sh. 35,—). Jest to najwyższa notowana w tym sezonie cena. Tak poważną zwyżkę cen tłumaczy się tym, że sułtanki greckie i australijskie już się skończyły i pozostały jedynie tureckie i kalifornijskie.

Jugosławia.

Obecnie skończył się w Jugosławii sezon na śliwki świeże. Zbiory tegoroczne były gatunkowo dobre.

Ogółem eksportowała Jugosławia w tym roku około 3.000 wagonów, uzyskując cenę 0,80 do 1,30 Dynara za 1 kg franco stacja załadowcza. Lepsze gatunki sprzedawano po 1,20 do 1,60 Dynara za 1 kg.

Oprócz 3.000 wagonów, których odbiorcą był handel, wywieziono około 300 wagonów dla przemysłu po cenie 0,50 do 0,80 Dynara za 1 kg.

Jugosławia napotykała w bieżącym roku w eksporcie na wszelkiego rodzaju trudności, w związku z ograniczeniami dewizowymi państw obcych.

Część towaru została wysłana agentom zagranicznym do komisowej sprzedaży.

Niżej podajemy zestawienie cyfrowe importu śliwek świeżych jugosłowiańskich przez poszczególne kraje:

1) Austria	ca	1.300 wagonów
2) Czechosłowacja	ca	600 wagonów
3) Niemcy	ca	300 wagonów
4) *Polska*	ca	300 wagonów
5) Francja	ca	300 wagonów
6) Szwajcaria	ca	200 wagonów
7) Belgia	ca	10 wagonów
razem		3.010 wagonów

W roku bieżącym Jugosławia miała poważnego konkurenta w eksporcie winogron. Wskutek tego nie notowano poważniejszych

transakcyj na ten artykuł. Cena kształtowała się między 1,80 a 2,20 Dynara za 1 kg.

Stany Zjednoczone A. P.

Zbiory tegoroczne jabłek w Stanach Zjednoczonych były obfitsze od spodziewanych. We Wschodnich Stanach gatunki jabłek były gorsze wskutek deszczowej pogody w okresie dojrzewania. Lepsze gatunkowo są zbiory z innych Stanów. Cena za 1 buszel waha się od 1,25—1,50 $, wyższe gatunki 1,60—1,80 $.

W październiku br. zebrano 15 milj. skrzyń pomarańcz kalifornijskich. Na Floridzie 21 milj. skrzyń.

Zbiory grape - fruit's w poszczególnych Stanach:

Florida	16.500.000 skrzyń
Kalifornia	2.400.000 skrzyń
Texas	6.700.000 skrzyń
Arizona	2.000.000 skrzyń

Kupujcie wyroby krajowe!